

LA CONSTRUCCIO DE L'ESPAI RURAL AL BAIX EMPORDA

L'anàlisi de les transformacions del territori com a
base per a la definició de criteris d'ordenació.

Tesi Doctoral presentada en el

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori

E. T. S. d'Arquitectura de Barcelona

UNIVERSITAT POLITECNICA DE CATALUNYA

per ANTONI AGUILAR I PIERA

Director de la tesi:

Dr. JOAQUIM SABATE I BEL

Girona, estiu de 1993.

2. 2. 6 La construcció de les carreteres.

El sistema de camins recolzat per una estructura econòmica de base agrària manté una xarxa de traça estable amb el pas del temps, que no resultarà significativament alterada fins ben entrat el vuit-cents, en què una progressiva industrialització i una especialització portuària de Palamós i Sant Feliu de Guíxols generarà noves necessitats d'accés canalitzades per la construcció de noves vies amb recorreguts directes entre nuclis i traça poc sinuosa.

Les necessitats de millora de les condicions d'accés tenen, però, un origen anterior ja en la pròpia evolució de les estructures comercials agràries, que generen un seguit de projectes d'adequació de recorreguts existents, conservant en la majoria de casos la traça inicial. Ens referim al que s'anomenava sistema de camins veïnals, que en molts casos esdevindran elements de l'actual sistema de carreteres gestionat per la Diputació Provincial.

Les intervencions són ja significatives durant la segona meitat del segle passat, procés en el qual cal destacar la figura d'Esteban Muxach i Viñas "Director de Caminos Vecinales", autor d'un pla de "Caminos Provinciales y Vecinales" de l'any 1881, on insisteix en la manca d'adequació de determinats recorreguts rurals i la urgència de complementar la xarxa de carreteres ja iniciada, amb la intervenció en camins per garantir l'avenç del sector agrari. De fet aquest treball es recolza en un pla anterior per a camins veïnals d'àmbit provincial de l'any 1863, a més del pla de carreteres de l'Estat de 1880 i del redactat per la Diputació de carreteres provincials de 1878 i els complementa. El mateix Muxach és autor entre d'altres d'un projecte d'adequació del camí veïnal existent entre Palafrugell i el límit amb el camí de Torroella a Parlavà en terme de Gualta, datat el 15 de juny de 1881 (Arxiu Històric de Girona).

Destaquem aquest projecte, malgrat que no es va portar a terme, per la significativa aportació que representa en la potenciació de camins històrics. El projecte formalitza un recorregut que enllaça diversos trams de camins preexistents connectant els nuclis de Pals, Boada, Fontclara, Fontanilles i Gualta. La pròpia memòria del projecte insisteix en les necessitats de millorar les condicions de transport dels productes agraris cap als mercats i l'accés als molins fariners de Torroella i Gualta en alternança amb el de Pals, i en la mateixa línia fa referència a la necessitat de facilitar que els vehicles puguin esgotar la seva capacitat de càrrega, assolint en l'estat inicial només el 50% d'aquella. Els treballs haurien consistit en la regularització dels seus 15,5 Km. a una amplada constant de 6m. i dos rectificacions puntuals de la traça. *(vegeu la documentació gràfica que adjuntem).*

Boada

Torrent

Llofriu

Palau Sator

Fontanilles

Gualta



Fontclara

Torroella de Montgri



RECUPERACIO ACTUAL DE LA TRAÇA DEL CAMI VEINAL

El recolzament sobre camins preexistents permet recuperar el recorregut malgrat no haver-se portat a terme.

Una revisió sintètica del contingut dels plans de camins i carreteres als quals ens hem referit ens permetrà conèixer els tipus de recorreguts que hi eren previstos; així, el pla d'Esteban Muxach contemplava camins provincials de 1^a i 2^a categoria, considerant en els primers, eixos de gran recorregut com el de Vilademat a Sant Joan de les Abadesses, que recuperaria la Via del Capsacosta, el de Palamós a Cassà de La Selva i Sta. Coloma, que consolida els eixos que travessen el massís relligant Calonge, La Bisbal i Cruïlles, o el de Torroella a Ultramort i La Pera al marge dret del Ter. Entre els de 2^a categoria destaquem els de Calonge a la Vall D'Aro, el Palafrugell-Begur-Pals, o el de Bordils a Monells per Madremanya.

La referència que fa Muxach als camins veïnals en el seu pla és molt completa, abastant la connexió de tots els nuclis des de la recuperació de les traces originals. Si bé la proposta no va prosperar d'immediat, ha estat recuperada recentment com és el cas de la Vall D'Aro amb el pla d'accessos a la Costa Brava, o es correspon amb actuacions portades a terme per la Diputació Provincial.

Els elements del sistema potenciats definitivament són els contemplats en el pla de l'Estat de 1880, document en el qual a més es fa constar la fase de construcció dels ja iniciats. Així s'esmenten les carreteres de Girona a Sant Feliu, Girona a Palamós i Corçà a Figueres, totes en execució avançada. Les carreteres de Torroella a Verges i St. Jordi, de Vilademat a Palafrugell per L'Escala i Torroella i de St. Feliu a Palamós, incloses en el pla, no han estat encara projectades en aquell moment.

L'execució d'aquestes carreteres abasta tota la segona meitat del segle XIX i primeria del XX. L'any 1856 es posa en servei la carretera de Girona a La Bisbal i Palamós i pocs anys més tard la de Figueres. Entre els anys 1882 i 1889 es construeix la de Torroella a Verges i Sant Jordi, que posteriorment s'enllaçarà amb la de Girona a Figueres i la frontera.

La resta de carreteres, que el pla estatal classifica de 3^{er} ordre, es construeixen entre 1910 i 1920, redactant-se els projectes en 1908 la de Vulpellac a la Platja de Pals per Peratallada, en 1909 la de Parlavà a Torroella, el 1911 la de Canapost a Serra de Daró per Ullastret i el 1917 la Riudellots a La Bisbal per Sant Sadurní i Cruïlles que travessa el massís.

(Vegeu en el plànol adjunt la traça dels recorreguts esmentats.)

Paral·lelament al sistema estatal es construeix la xarxa depenent de la Diputació Provincial, constituïda per adaptacions de camins veïnals preexistents dels que conserva quasi íntegrament la traça, fet que els atorgarà recorreguts més sinuosos. Així l'any 1917 es projecta l'accés a Fontanilles des de la carretera de Pals a Torroella, el 1920 la d'Albons a Bellcaire i no és fins el 1943 que s'executa la de Corçà a Monells, perllongada recentment fins a Madremanya.

(Les fotografies testimonien la traça sinuosa d'adaptació a l'antic camí veïnal.)

La construcció de les carreteres incorpora en el sistema d'accés elements i tècniques constructives pròpies d'un treball projectual portat a terme per organismes tecnificats, que implanten els eixos amb notable independència de les qualitats intrínseques del sòl, agregant una nova dimensió en l'artificialització d'un territori, fins aquell moment transformat solament des del diàleg minuciós amb les aptituds físiques del terreny, i amb capacitats limitades d'alterar la seva morfologia.

Això es posa de manifest en els plànols de projecte i en els documents que adjuntem, datats els anys 1908 i 1911, facilitats per l'arxiu del Servei Territorial de Girona de la Direcció General de Carreteres, en els quals s'expressa ja una clara voluntat de traça rectilínia que s'independitza del detall orogràfic, trencant els models originals i amb recorreguts que voregen les ondulacions i s'hi adapten amb desmunts i terraplenats que permetran tensar ostensiblement les noves traces.

(Les properes pàgines corresponen a plànols d'implantació i detalls constructius, extrets dels projectes originals d'execució de les carreteres.)

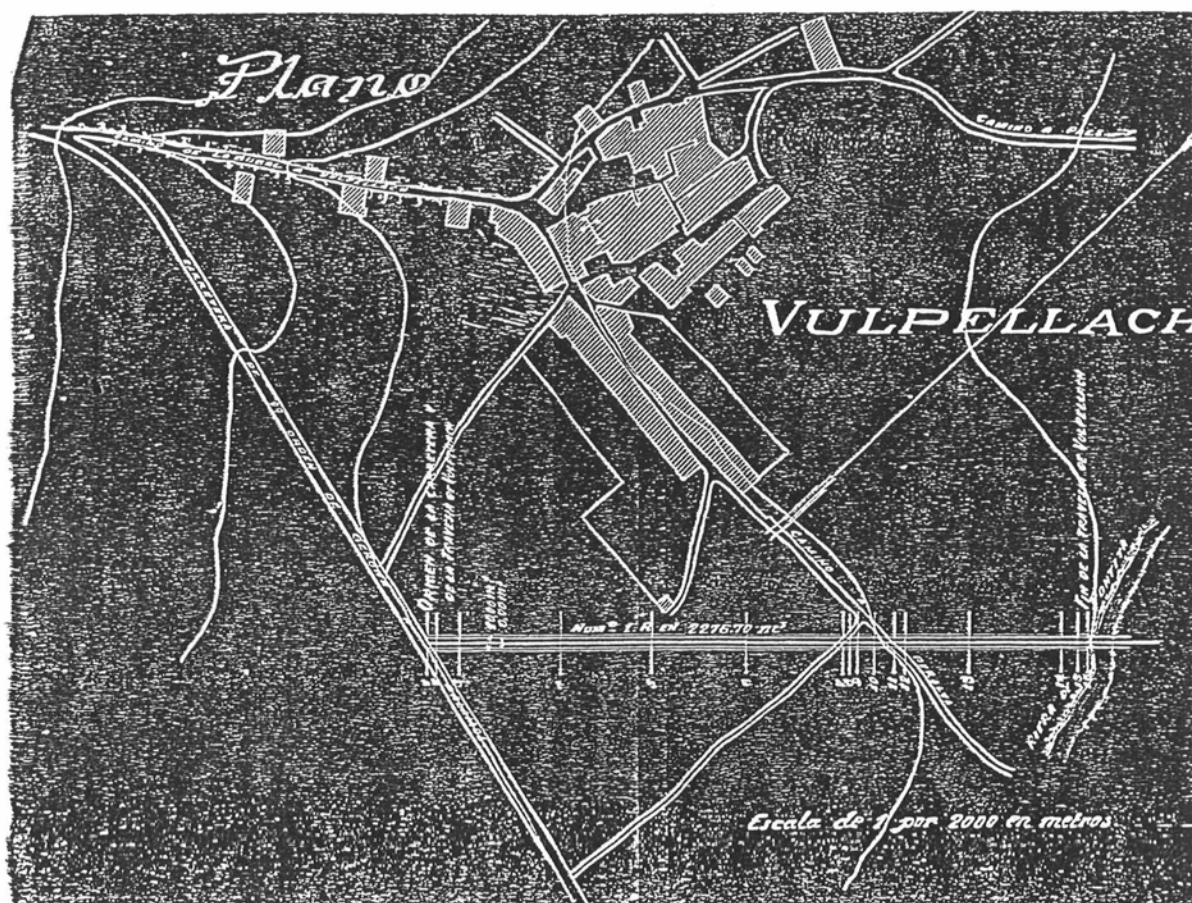


LA TRAÇA ADAPTADA EN LES CTRES. DE LA DIPUTACIO



LA TRAÇA RECTILINIA SUPERPOSADA EN LES CTRES. DE L'ESTAT.





PROVINCIA DE GERONA

PROYECTO DE CARRETERA DE 3.^{ER} ORDEN

DE LA DE

GERONA Á PALAMÓS

Á LA

PLAYA DE PALS

y

RAMAL DE CANAPOST Á LA DE GUALTA Á PARLABÁ

Sección de Vulpellach á la Playa de Pals

Hoja n.º 9

Travesía de Vulpellach

Perfil longitudinal

Escala { Para horiz.^{al} de 1 por 5000 mts.
Para vert.^{al} de 1 por 500 mts.

RASANTES

COTAS ROJAS { Desmonte
Terraplen

Ordenados { De la rasante
Del terreno

Distancias al origen

Distancias parciales

KILOMETROS

Perfiles transversales

Alineaciones

N.º 1.º de 0.0102 en 55360





DETALL D'UN ENCREUAMENT A LA CRTA. DE L'ESTARTIT A ST. JORDI AL SEU PAS PER VERGES

- Implicacions territorials de la construcció de les carreteres.

La incorporació de les carreteres damunt la trama de camins que cus el territori aporta una capacitat de recorreguts alternatius que té com a conseqüència immediata el desús progressiu d'alguns eixos substituïts pel nou traçat, o la seva transformació en elements domèstics d'accés a finques. Cal però destacar la gairebé constant permanència d'almenys una de les branques originals de connexió entre nuclis, que permet diversificar determinats transports agraris incompatibles amb el sistema de carreteres.

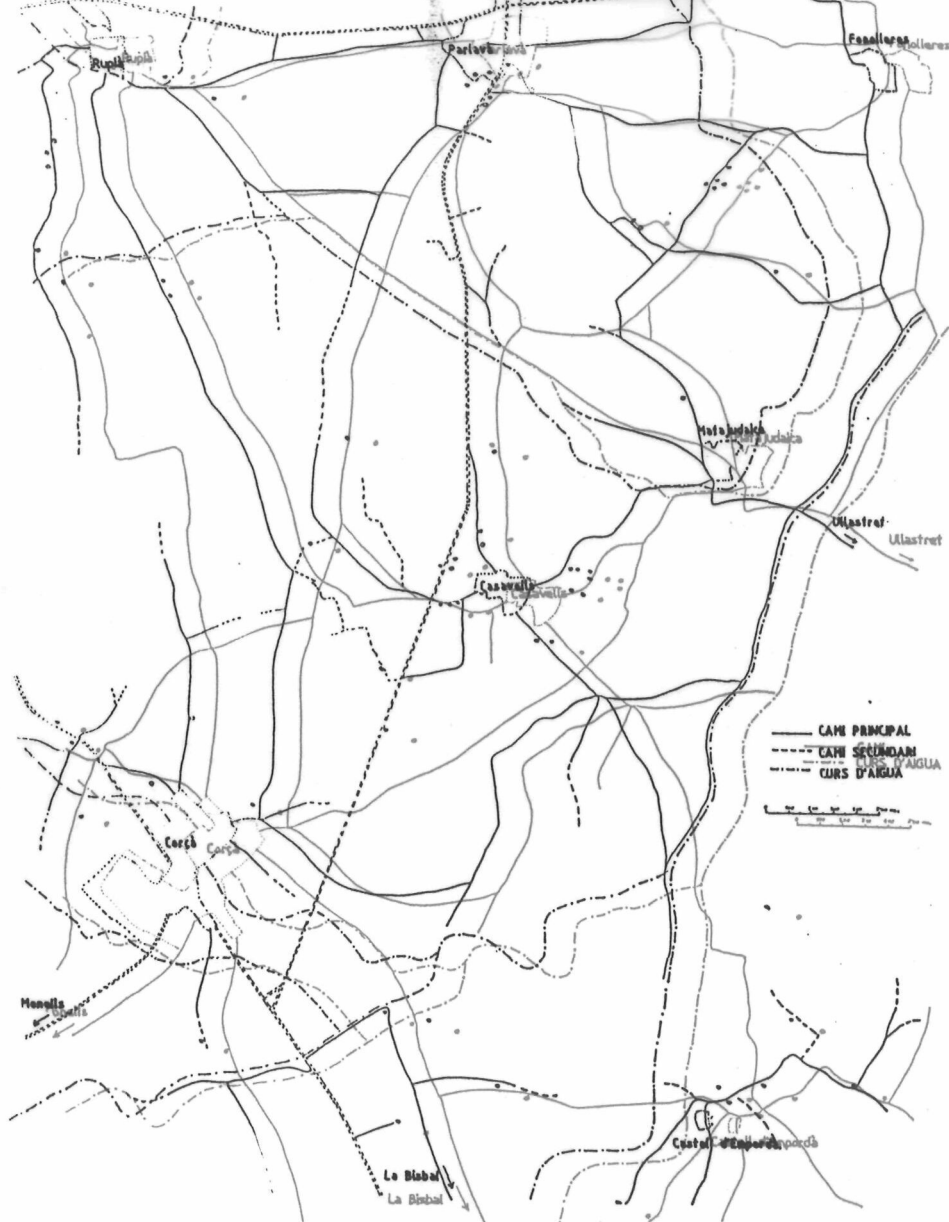
Aquesta evolució és la que ens proposem representar en el document que adjuntem, i que correspon al sector Corçà - Parlavà, creuat per les carreteres de Girona a Palamós, La Bisbal a Figueres i Torroella-Parlavà-La Pera, on queda palesa l'alteració produïda pels nous eixos en la trama original. Els elements preexistents perden la seva continuïtat amb traces interrompudes i de difícil identificació funcional, encara que sovint conserven l'estabilitat de l'empremta. Cal assenyalar en aquest sentit que l'habitual simultaneïtat en les funcions d'accés i desguàs exercida pels camins ha provocat que en llocs on el camí ha quedat en desús, l'única funció permanent de la traça sigui la de curs d'aigua amb augment ostensible de la vegetació que l'emmarca, amb el doble resultat d'emfasització de la traça fotogràfica i major dificultat d'identificació sobre el terreny.

El paral·lelisme i la permanència simultània que en determinats sectors es dona entre la nova i l'antiga traça, conseqüència de la voluntat des de les carreteres de perdre mínimament el contacte amb els nuclis d'assentament, implica un trencament dels fronts parcel·lars vertebrats pel camí, que dona franges de gra petit en l'interstici dels dos eixos, subdividint el dibuix de la fragmentació inicial.

La vinculació de les estructures agràries a uns sistemes parcel·lars que, com veurem, es revelen molt estables evita la vertebració de nous fronts recolzats en la traça de la carretera. Aquest fet accentua el caràcter superposat i desvinculat que caracteritza la implantació del nou viari, agreujat per la implantació de nous usos induïts per la millora en les condicions d'accés, els quals es localitzen majoritàriament en unitats superficials adaptades al parcel·lari agrari.

(Vegeu amb relació als nous usos vinculats a la traça de les carreteres, la referència que s'aporta en I.5.)

(Les planes següents posen de manifest les implicacions territorials de la implantació de les carreteres. La fragmentació afegida per la nova traça esdevé bàsicament significativa en la petita dimensió de les peces assolida en l'interstici.)



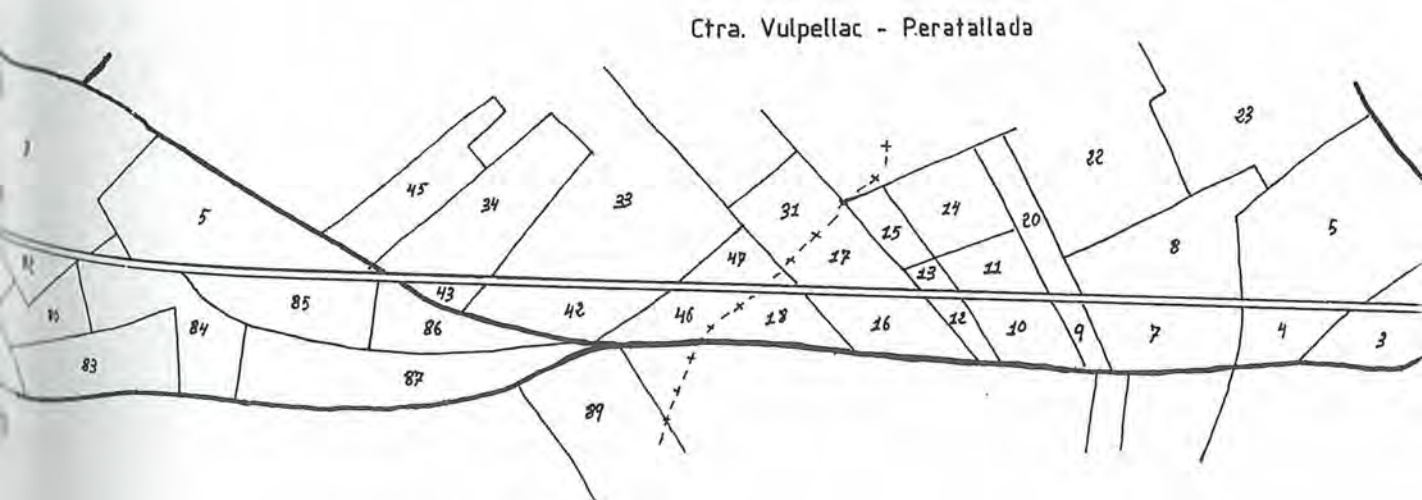
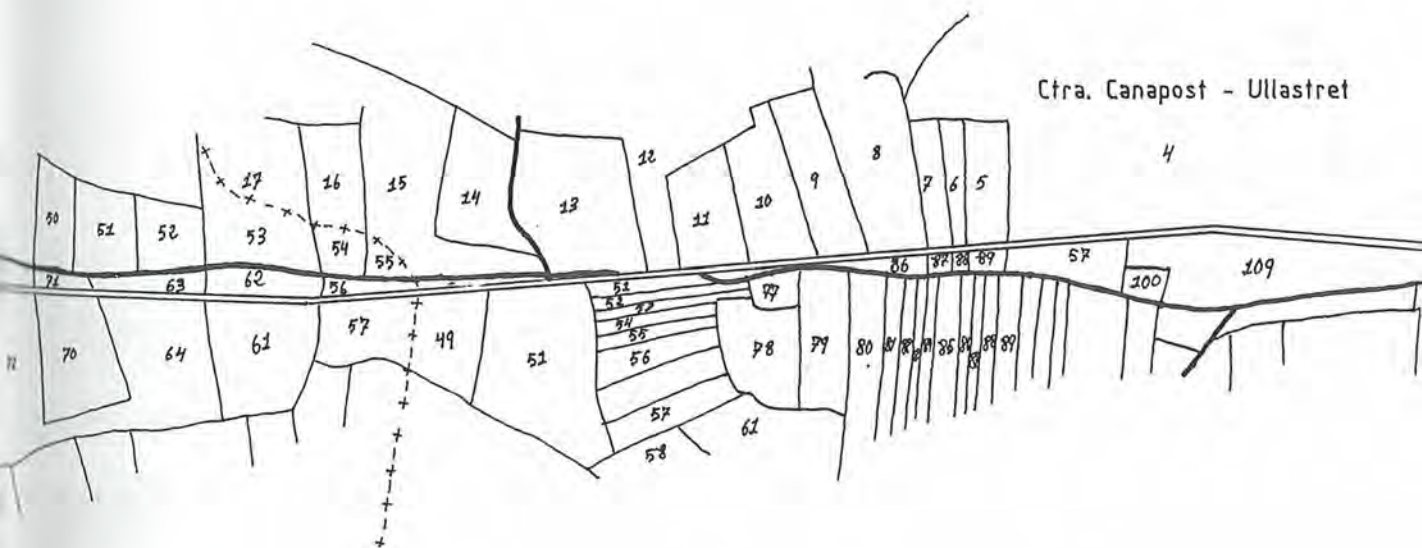
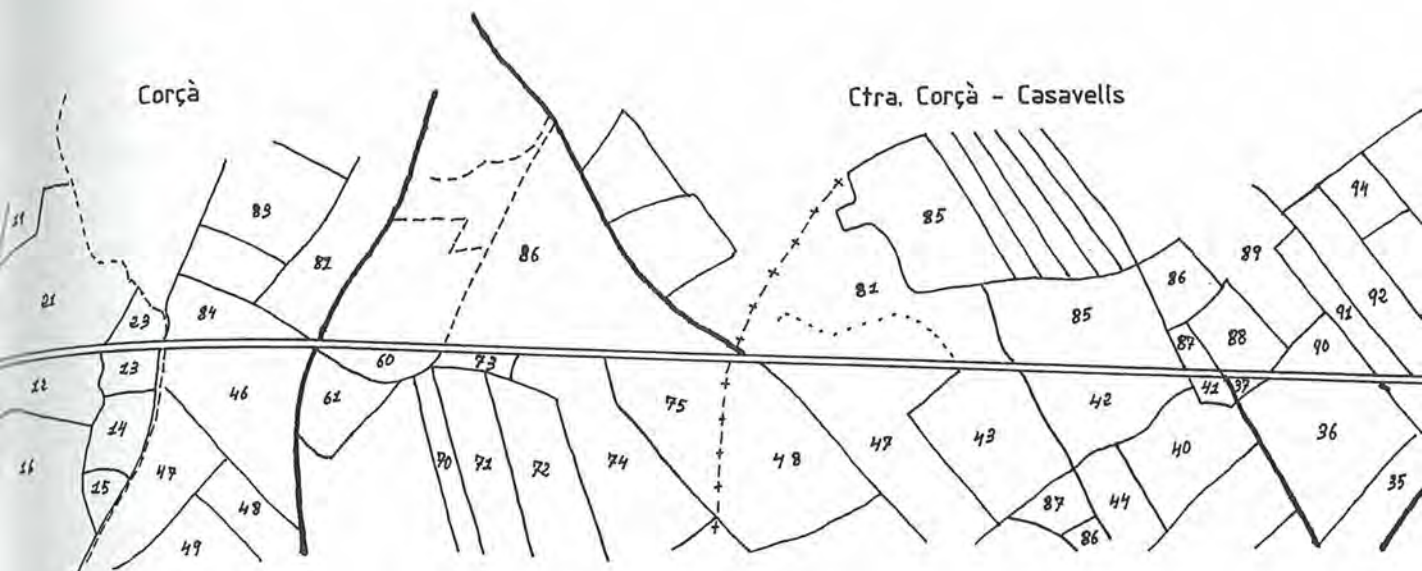
EL SISTEMA DE CAMINS

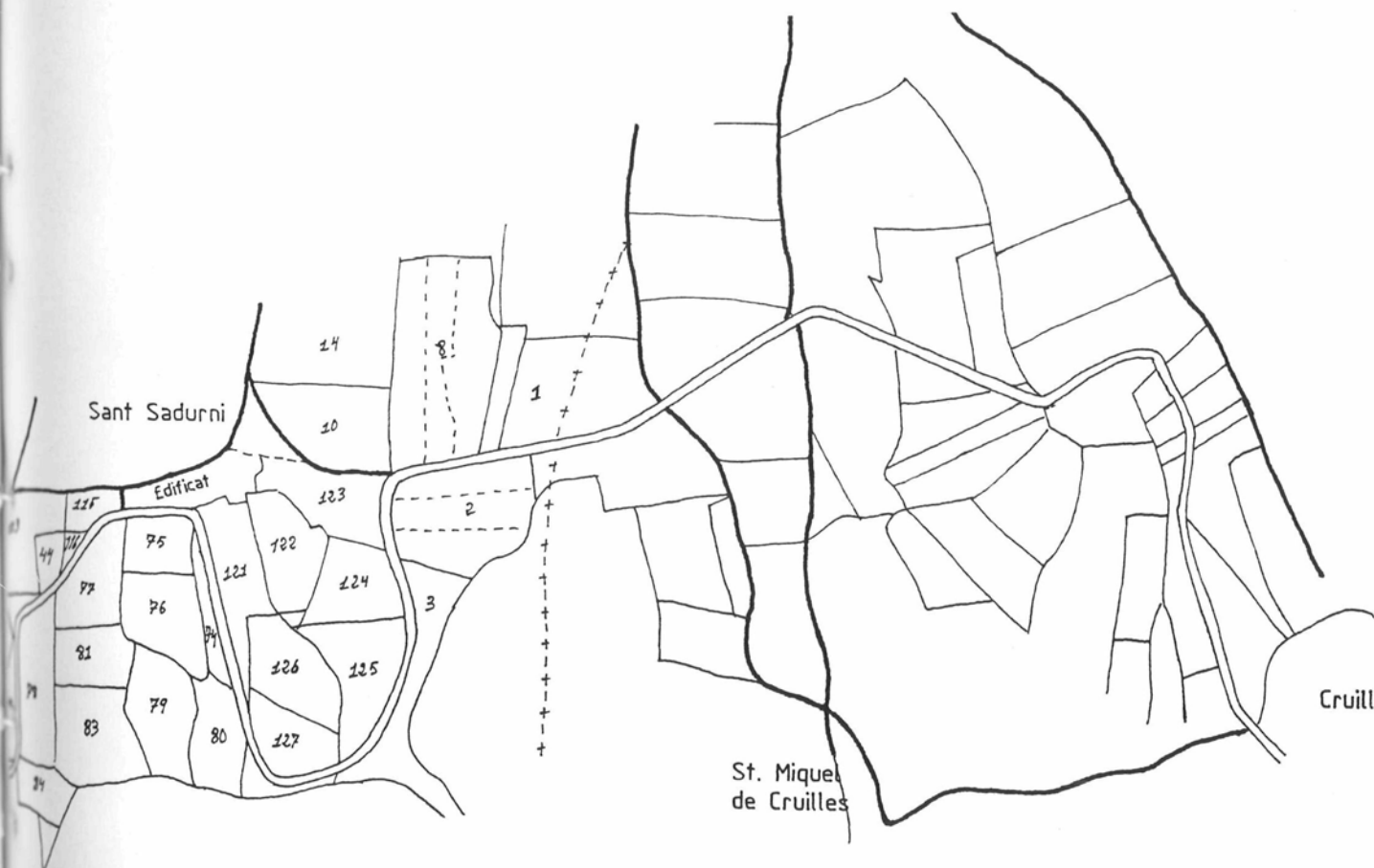
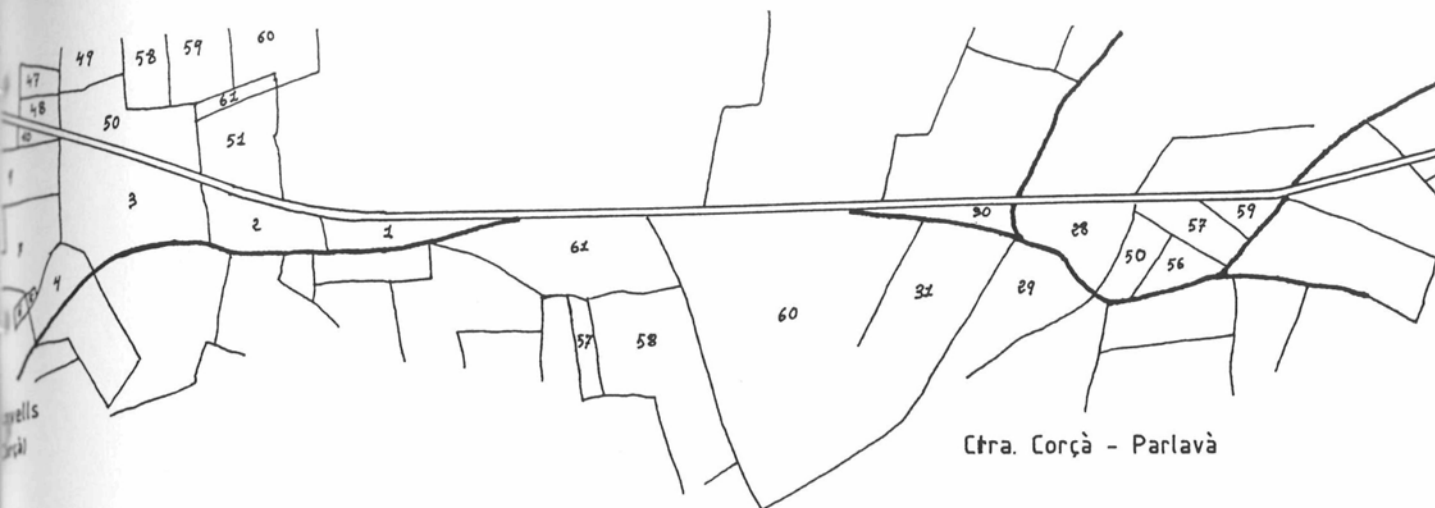
L'ALTERACIÓ INDUÏDA PER LES CARRETERES EN EL SISTEMA DE CAMINS

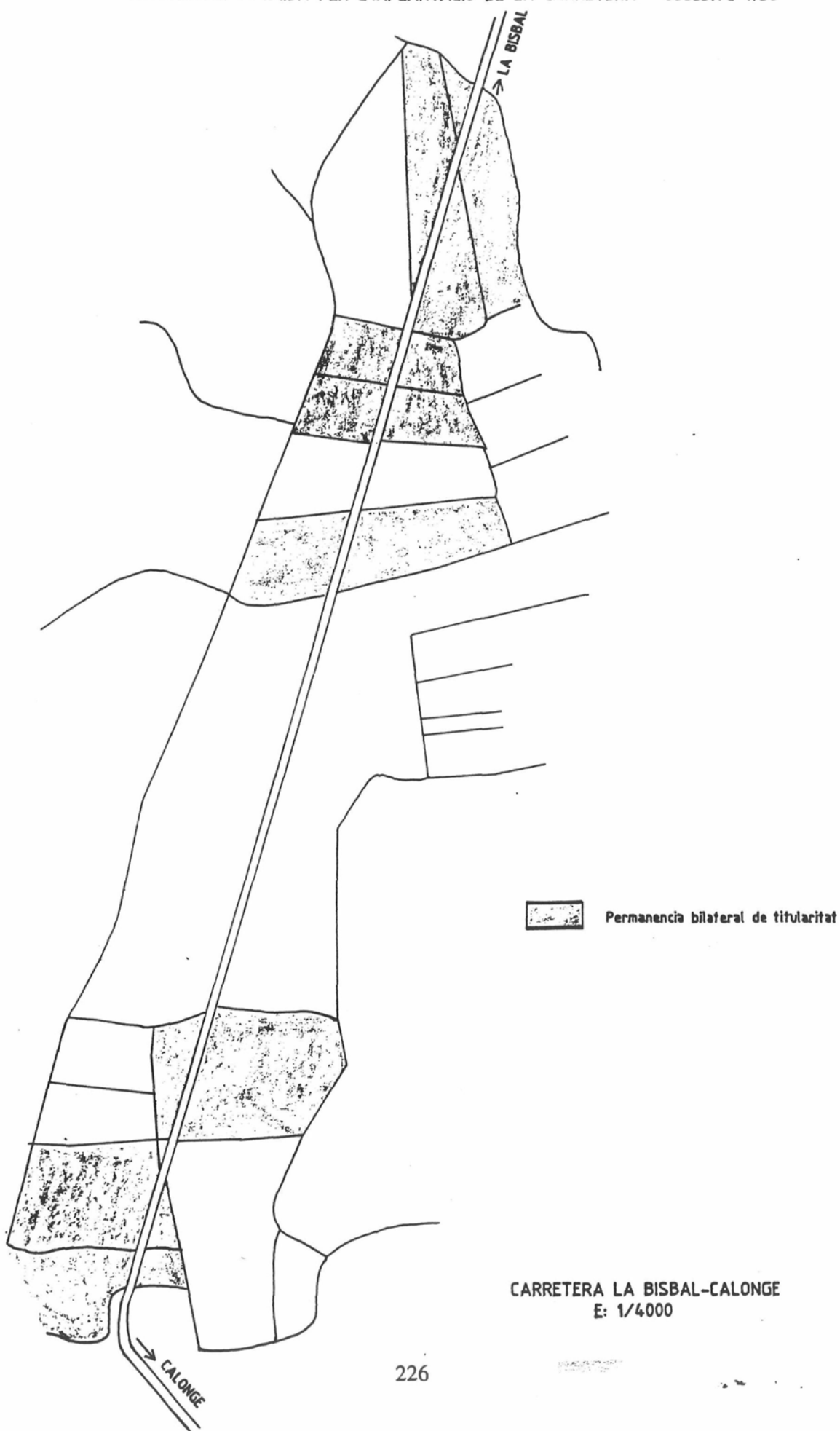
L'observació comparada del sistema de camins anterior i posterior a la implantació de les carreteres permet fer distinció de les traces que anomenem "camí principal" que mantenen el seu règim d'ús inalterat, són camins que suporten recorreguts alternatius a les carreteres o no substituïts per aquelles. D'altra banda es destaquen els camins "secundaris" o en desús progressiu que generen accessos interromputs. Tanmateix s'observen recorreguts perduts amb testimonis permanents de l'empremta, que mantenen exclusivament la funció de curs d'aigua.

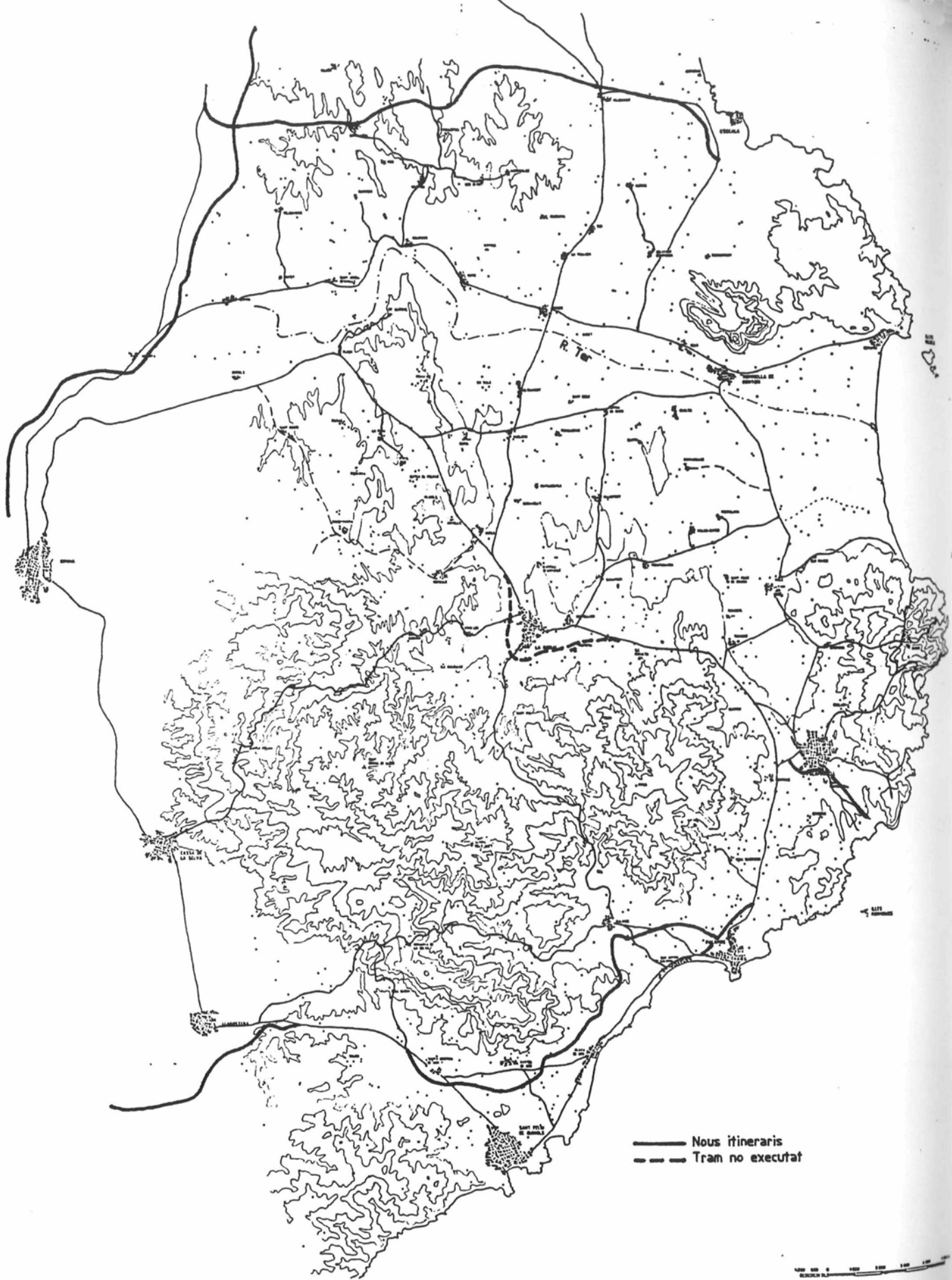


La localització de recorreguts perduts o en desús és testimoniada per la secció en U d'enfonsament, o per murs d'estabilització, confirmant la presència del sistema en xarxa implícitament denunciada per les traces.









LA RESPOSTA A LES NOVES NECESSITATS DE CONNEXIO

- Els nous itineraris: Increment dels usos turístics. Presència de l'autopista.

L'especialització turística del sector costaner i el fort increment de l'oferta residencial i de lleure que s'experimenta al Baix Empordà provoquen en els darrers anys necessitats d'adequació del sistema de carreteres que es manifesten insuficients enfront a les noves fluències de transport, que generen no tan sols l'estacionalitat estival sinó la pressió constant de la conurbació de Barcelona.

Un cop potenciat l'eix Barcelona-Girona-frontera amb la construcció de l'autopista, s'accentua la necessitat de connexió transversal conseqüència de la concentració d'actius industrials i terciaris en el front costaner. Aquest fet provocarà una forta incidència en un territori de base agrària que manté encara unes pautes de relació al marge d'aquells factors causants.

Aquest procés motiva una primera intervenció de millora del viari en els dos extrems del territori, amb l'endegament de l'eix Orriols- Vilademat- L'Escala i l'adequació dels accessos a la Vall D'Aro amb la connexió Massanet- Llagostera- Platja D'Aro i la seva perllongació fins a Palamós seguint la nova traça de l'Aubi.

Aquests eixos són simptomàtics dels canvis jeràrquics que s'esdevenen com a conseqüència d'aquella especialització. Un exemple notable ens el proporciona el cas de Platja D'Aro, nucli potenciat en els darrers 35 anys que esdevé centre i cruïlla fonamental de les noves necessitats d'accessibilitat.

Globalment ens trobem en una situació en què han estat fortament incrementades les condicions de lateralitat, a les quals hem fet referència a l'inici, desenvolupant-se en major mesura les connexions costa-interior.

(El plànol global adjunt ens permet interpretar l'abast d'aquest nou sistema d'accés.)

El procés generat implica simultàniament constants actuacions per millorar la capacitat del sistema amb modificacions puntuals per resoldre defectes locals (Palafrugell, Pals, Parlavà, accessos a Begur, entre altres), i sobretot substitucions de traçat projectades en determinats trams del sector sud (Palamós-Vall D'Aro), que impliquen un substancial canvi d'escala en el nivell d'intervenció.

Els exemples que aportem, corresponents als nous itineraris d'enllaç en aquest sector sud, incorporen un nou concepte en el replanteig d'eixos viaris amb fortes implicacions sobre el territori atesa la contundència amb què la traça es superposa al terreny.

Es tracta d'elements resoltos a base de sistemes constructius molt tecnificats, que requereixen mínimes adaptacions a l'estructura del sòl, en tot cas l'adaptació es produeix a gran escala perdent-se qualsevol referència al detall orogràfic. La seva implantació comporta grans intervencions d'alteració (desmunts, terraplens i obres civils), que impliquen una forta artificialització dels vessants des de l'articulació de traces sinuoses de gran radi que abasten el pla i el massís indistintament.

La finalitat és connectar, no relligar el territori, resultant eixos totalment desvinculats que trenquen els ordres preexistents des de la gran dimensió. L'enllaç amb els nuclis es produeix necessàriament per derivacions unitàries que provoquen un esquitxat de sistemes d'encreuament molt geometritzats amb fort dispendi de sòl.

L'escassa adaptació dels recorreguts a les direccionalitats dels corredors territorials distorsiona la percepció itinerant d'aquests espais, segregant del massís part dels seus vessants per tall sobtat provocat per la nova traça, pendent que en certa manera resulten incorporats de forma ambigua al pla, es perd el límit exercit per les línies naturals de trencament del pendent.

El tall en els ordres produït per aquests eixos resulta accentuat per la rasant elevada que de forma dominant mantenen sobre el terreny, alçada que permet aïlladament encreuaments a diferent nivell amb sistemes tradicionals que conserven així la seva continuïtat, per bé que això es produeix en mínimes ocasions, per a la resta es desdoblen recorreguts paral·lels al nou eix.

(Els exemples que presentem a les pàgines següents corresponen a documents de projecte facilitats pel Servei Territorial de Girona de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya. Es tracta dels sistemes d'enllaç executats recentment o en fase de realització immediata.)

